

EC市場統合と産業構造の変化

The Integration of the Market of the European Community
and
The Change of the Industrial Structure

主任研究員：中村 徹

分担研究員：宇野耕治 谷本谷一 山下 哲

1. 共同研究の進捗状況の総括（中間報告）

各研究員は長期共同研究を行なうにあたり設定した各研究課題に基づき、昨年度の研究をさらに発展させるべく個別研究を継続している。各研究員の研究状況を中間報告として総括するならば、次のとおりである。

宇野研究員は、EUの経済統合にあたり、マーストリヒト条約の批准の問題、共通通貨制度の問題等の解決すべき諸問題が山積し、経済統合に必要な経済条件の形成に成功しているとはいえないと述べたうえで、EU域内産業構造も流動的な状態にあり、なお注意深く見極めていく必要があることを指摘されている。

谷本研究員は、ギリシャについての調査を行ない、その内容は次のように要約される。ギリシャの経済水準はEUのなかでも低位国に属し、産業構造についても農業を中心とし、企業活動についても国有企業を中心とした混合経済の下で、生産性の低さが問題となっている。国際収支においても、輸入超過で恒常的な赤字で、貿易外収支としての観光、運輸、海外移民からの送金ならびにEUからの補助金に依存している状況である。対外的には、マケドニア問題において、他のEU諸国と異なった外交政策を展開し、共通外交政策に亀裂が入った。とりわけ、ギリシャのEU諸国との取引はユーゴ経由の陸上輸送が80%を占めていたが、マケドニア問題とユーゴ紛争により輸送経路が切断され、ギリシャは物流面において多大な打撃を受けたことを指摘されている。このような外交問題にもかかわらず、ギリシャの抱える内的脆弱さをしてEUの基本政策の下、それに追随せざるをえないと結んでいる。

山下研究員は、旧東ドイツ地域の経済再建政策の最初の段階が終結し、統合化されたドイツ経済がようやく始動しはじめたことを指摘されている。これは旧東ドイツのGDPの伸びが1994年に実質8.5%を記録し、1995年も同様の伸びが期待されているという状況に裏打ちされるものである。また、経済再建政策が順調に推移している事実として、旧人民所有企業の民営化を進めてきた信託庁が8000の対象企業の売却、整理をほぼ完了し、1994年にその任務を完了したことをあげることができる。このような順調な民営化が行なわれた背景として、世界でもっとも安定した通貨であるドイツマルクが導入され、質量とも最良の旧西ドイツ経済に全面的に支えられたものであり、統一後のドイツ政府の国益と威信をかけた一大事業であったといえる。

中村研究員は、EU市場統合がEUを構成する主要加盟国の国内道路貨物市場にいかなる変

化をもたらすかという課題に対して、今年度はベルギーの道路貨物運送市場の構造を明らかにした。なお、本研究の詳細は、大阪産業大学論集社会科学編99号を参照されたい。

(中村 徹)

分担研究報告

EC主要加盟国の道路貨物運送市場構造について

中村 徹 (経営学部)

ベルギーの道路貨物運送市場について

ベルギー国内の陸上貨物運送は2度のオイルショックを経て産業構造が変化し、その結果貨物運送トン数が低下する傾向にある。こうした状況を反映して、各陸上運送手段も同様の傾向を呈しているが、道路は鉄道および水路よりも柔軟に現実に対処しているといえよう。とくに運送トンキロについてみるならば、他の2つの運送手段が低迷しているのに対して、道路は通増傾向にあり、国内陸上貨物運送において支配的な立場にあるといえる。国際道路貨物運送市場においても同様の傾向がみられ、とりわけ道路運送は1974年から1987年の間に運送トン数を飛躍的に増進させている。このような道路運送の主な運送対象の近年の変化をみるならば、農業製品、冶金製品、肥料、化学製品の運送トン数が目覚ましく増大し、他方鉱石・建設資材部門の運送量が激減している。このような外的要因の変化を背景に、各種車両台数の変化を他人運送ならびに自己運送の関係から検討するならば、各種運送車両台数が増加する状況のなかで、とりわけ自己運送部門の車両台数の増大が顕著であり、他人運送との相対的比率が拡大する傾向にある。この傾向は各種車両の有効荷重に占める他人運送と自己運送との相対的比率についてもあてはまる。しかし、各種車両1台当たりの平均有効荷重をみるならば、自己運送の各種車両の容量はセミ・トレーラーを除いて低下し、他人運送は反対にセミ・トレーラーを除いて増大するという結果になっている。各種車両を有効荷重別に検討するならば、トラックならびにトレーラーの各総台数の3/4以上が有効荷重3.5トン以下の小型車両となっている。このことから、自己運送車両は主として有効荷重3.5トン以下の車両から構成されているといえよう。他人運送と自己運送についてももう少し言及するならば、他人運送においてセミ・トレーラーの割合が高くなっているのに対して、自己運送ではトラックが50%以上を占めている。このように、他人運送と自己運送では主力運送車種が異なっている。

このように、道路貨物運送は他人運送と自己運送に大別できるが自己運送と異なって他人運送は有償貨物運送として厳しい規制の下で免許を受けて運送活動を行なっている。免許は特定区域内を営業範囲とするP免許と国内全体を営業範囲とするV免許に大別される。P免許とV免許を保有する企業数の変化を概観するならば、P免許企業数の減少とV免許企業数の増加という結果がえられる。これをさらにワロンとフランドルという2大地域にかぎってみるならば、V免許についてワロン地方で大きく減少しているのに対して、フランドル地方では増進してい

る。P免許企業の減少とV免許企業の増加という現象は景気後退のなか、国際運送市場へのアクセスを想定した運送企業のP免許からV免許へのシフト行動をあらわしていると考えられる。またベルギー国内では、国際運送活動を活発化させているフランドル地方と景気後退の打撃から脱しえないワロン地方との較差を免許の変動を示す数字からおぼろげながらも読み取ることができる。さらに、P免許とV免許についてこれらの免許を保有する企業の各種運送車両の台数の変化をみるならば、P免許企業の各種車両台数が減少しているのに対して、V免許企業の各種車両台数は増加している。1989年のP免許企業の平均車両台数が1.6台であるのに対して、V免許企業のそれは7.8台である。このように、P免許企業は主として零細運送業者から構成され、V免許企業は比較的大規模な企業から構成されている。このような比較的規模の大きい運送企業が国際運送活動の担い手となっている。

ベルギーの運送企業、とりわけ他人運送が行なっている国際運送の状況をみるならば、EU加盟国、ことにフランス、西ドイツならびにオランダとの絆をより緊密にし、そのなかにあつてフランスとの相互依存関係のウェイトがきわめて高いことが確認される。

ドイツ統一に伴う経済的・経営的变化とEC統合

山下 哲（経営学部）

ドイツの経済研究所の大方の見方では、ドイツ経済は1994年始めから回復段階にあり、全ドイツのGDPは1年前に比し、実質2.8%の増加となっている。

旧東独では、1994年には生産は全般的に大きく伸び、製造業が初めてGDPの伸びに大きく貢献した。旧東独のGDPの伸びは1994年には実質8.5%であり、本年も同程度の伸びが予想される。これは、1989年11月の東西ドイツ国境の開放以後一貫して進められた旧東独地域の経済再建政策の最初の段階が終結し、統合化されたドイツ経済がようやく始動しはじめたことを示している。このことはドイツ経済にとって重要であるばかりでなく、通貨統一をみざすEUにとっても大きな意味を持っている。

旧東独地域の経済再建政策の最も重要なものの1つが旧人民所有企業の民営化であるが民営化を進めた信託庁（Treuhandanstalt）も8000といわれた対象企業の売却、整理をほぼ終了し、1994年その任務を完了した。旧東独の民営化は、全体として見るならば、他の東欧諸国、旧ソ連、アジアの社会主義国の民営化と比較すれば、山積する諸困難があったとはいえ、はるかに順調かつスムーズに経過したと言っても過言ではない。その原因は何よりも、通貨統合によっていち早く世界で最も安定した通貨DMが導入され、質量とも最良の旧西独経済に全面的に支えられたからに他ならない。ドイツ経済は一時的には、尠大な財政支出や失業に苦しみながらも、インフレーションを最少限に押さえ、民営化の事業を成し遂げつつある。

もともと旧東独地域における民営化は、企業の再建整備を企業売却という2つの相矛盾する事業を内包して進められた。信託庁は企業の再建整備の為には企業の売却を進めなければなら

ず、企業の売却の為には雇用や設備を整備し魅力ある企業にしておかなければならなかったのである。民営化に当たって旧東独企業はいくつかの問題点を抱えていた。第1に機械設備の陳腐化、老朽化による生産性の低さ、第2に潜在的なモラルは高いが近代的な経験や知識を欠く労働力と過剰雇用、第3に旧東独時代の経営者の処遇、第4に1949年以降旧東独時代に没収された土地の所有権の問題、第5に累積した企業債務、など企業内部の問題のほかに、公害汚染防止やインフラストラクチャー整備の必要性など外部的な困難も大きかった。

しかしながら、統一後のドイツ政府はドイツの国益と威信をかけ、1994年までの5年間に2600億DMを超える財政支出を投入した旧東独地域経済政策の中で、この困難を乗り越えようとしている（民営化のための信用供与は250億DM）。しかし、なお大量の失業、まだまだ大きい東西格差など問題はまだ山積している。以上が最近の民営化を巡る情勢であるが、本年度は公務のため文献蒐集、調査の段階で終わった。来年度は今少し詳しい調査、立ち入った考察を進めたいと考えている。

EC市場統合に伴う物流構造の変化

谷本谷一（経営学部）

本年は主としてギリシャの情勢について調査した。以下その概要を述べる。

ギリシャの経済水準はEUの中でも低位国に属する後発国である。産業構造が農業中心で工業化が遅れており、生産性も低い。また社会主義政党の政府下であり、国有企業を中心とした混合経済で、国営企業の非効率性が問題になっている。また民営企業も殆どが零細な個人経営である。したがって産業活動も停滞気味で、鉱工業生産指数は89年以降低下している。

国際収支は1対3の輸入超で恒常的な赤字であるが、貿易外収支としての観光、運輸、海外移民からの送金及びEUからの補助金で多くの部分を穴埋めしている。

このうちEUからの補助金であるが、低位国としての構造基金、格差是正基金から93～99年の間に192億ECUの補助を受けることが決まっている。またEU農業基金からの補助も受けられる予定であり、さらに93年の欧州理事会で設置が決まった通信、運輸基盤整備事業のための国境基金も期待されている。そして基本的にはEU加盟国との輸出入取引においては通関業務がなくなり、物流の簡素化とともに輸送に係る時間の短縮が行なわれている。

しかしながら、バルカン半島の東南部に位置するこの国は、EU加盟国の中にあっても特殊な問題をはらんでいる。

即ち、ユーゴの内乱から「マケドニア共和国」が独立したが、マケドニアという名前はギリシャの一地方の地名であり、ギリシャはその国名の変更を求め、この国を認めていない。

他のEU諸国はその「マケドニア共和国」と国交を開始しており、国連も93年にこの国名を承認した。これに対しギリシャは国連に提訴したがラチがあかないので、マケドニアへの交通を封鎖した。

従来ギリシャのEU諸国との取引はユーゴ経由の陸上運送が80%を占めていたが、それがこのマケドニア問題とあいまったユーゴの紛争によって切断され、現在ではその殆どがフェリーでイタリアの港まで行き、そこを経由しての陸上運送に変わっており、それらに伴うコストアップ等、物流面におけるユーゴ紛争の影響は大きい。

またギリシャはセルビアとは友好国であり、セルビアに対する国連の経済制裁による影響も大きい。

このように、ギリシャはEUの進む方向に一部では逆行しているような面もあり、社会主義政党ともからまって、EU統合とややチグハグな面が感じられるが、累積赤字をかかえて財政力が弱く、EUから巨額の補助金をもらっており、結局はEUに引っぱられざるを得ず、EUの基本政策のもとで、それに追従せざるを得ないものと考えられる。

いずれにしてもギリシャの前途は多難のようである。

長期プロジェクトの中間報告 宇野耕治（経営学部）

現在、EU関係の経済資料の収集につとめており、EU諸国間の経済構造の変化に伴う商品流通構造および運輸構造の変化についての調査を継続している。

EUの経済統合については、マーストリヒト条約の批准問題、共通通貨制度の問題等の多くの解決すべき諸問題が存在している。現実には、EU諸国は経済統合に必要な経済条件の形成に成功しているとはいえない。したがって、EU域内の経済構造は安定的な構造を確立しておらず、それに伴ってEU域内産業構造も流動的な状態にある。EU諸国間の経済発展や安定度についての相違、経済統合による国民経済の利害の相違が困難な状況を生み出しているといえる。

このような状況をふまえながら、プロジェクトの研究目的であるEU諸国の経済構造、産業構造および運輸構造の変化の分析を進めている。